Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2221

Vragen van het lid **Monasch** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Betalen is brevet behalen»* (ingezonden 18 maart 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 7 april 2016).

Vraag 1
Kent het bericht «Betalen is brevet behalen»?[1]

Antwoord 1
Ja, ik ken het bericht.

Vraag 2
Herkent u het beeld dat wordt geschetst van de CAE Oxford Aviation Academy Amsterdam?

Antwoord 2
De CAE Oxford Aviation Academy Amsterdam is de voormalige Nationale Luchtvaartschool (NLS) die 8 april 2014 is opgegaan in de Britse CAE Oxford Aviation Academy. Sinds die datum vindt toezicht plaats door de Britse autoriteit. Ten tijde van het overgaan heeft de ILT met de Britse autoriteit gesproken en is alle informatie over het toezicht gedeeld inclusief de punten die verbeterd moesten worden. Het is vervolgens aan de Britse autoriteit om deze zaken mee te nemen en het toezicht voort te zetten.
Ik kan slechts een uitspraak doen over de tijd dat het toezicht op de NLS door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft plaatsgevonden. De ILT heeft conform de Europese regelgeving toezicht gehouden op de kwaliteit van het lesprogramma en het management. Ik herken het beeld gedeeltelijk zoals het geschetst wordt. Er is sprake geweest van zaken die niet voldeden aan de wettelijke eisen en waarbij termijnen zijn gesteld waarbinnen verbeteringen doorgevoerd dienden te zijn. De ILT heeft de NLS onder verscherpt toezicht gesteld en er zijn extra inspecties uitgevoerd. Doordat de NLS de verbeteringen tijdig heeft doorgevoerd is er geen sprake geweest van een fase die voor ILT aanleiding zijn geweest om de erkenning van de NLS in te trekken.

[1] Vrij Nederland, #11, jaargang 77, 19 maart 2016

ah-tk-20152016-2221
ISSN 0921 - 7398
'S-Gravenhage 2016

Vraag 3
Hoe verklaart u dat de kwaliteitseisen die gelden voor de opleiding en het diploma van de CAE Oxford Academy Amsterdam dusdanig versoepeld zijn dat opleiding en diploma niet meer voldoen aan de eisen die luchtvaartmaatschappijen aan piloten stellen?

Antwoord 3
De noodzakelijke kwaliteit van de vliegopleidingen wordt geborgd doordat de opleidingsprogramma's van de vliegopleidingen moeten voldoen aan strenge Europese eisen. Er hebben geen aanpassingen in de Europese regelgeving plaatsgevonden waarbij er sprake is van een versoepeling van de eisen. Deze eisen zijn uitgewerkt in richtsnoeren uitgegeven door de EASA. De opleidingsprogramma's van de vliegopleidingen worden goedgekeurd door de autoriteit van het land waar de hoofdvestiging van de opleiding geregistreerd staat.
De toelatingscriteria voor een vliegopleiding zijn de aangelegenheid van de vliegopleiding zelf. Daarvoor bestaan geen wettelijke criteria met uitzondering van een minimum leeftijd als enige voorwaarde.
Indien een luchtvaartmaatschappij bij voldoende aanbod er voor kiest om aanvullende specifieke eisen te vragen dan kan dit. Zoals het artikel beschrijft kunnen deze bijvoorbeeld betrekking hebben op minimale entree eisen, examenresultaten of snelheid waarmee de opleiding is doorlopen.

Vraag 4
Waarom heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport na meerdere controles met negatief resultaat de CAE Oxford Aviation Academy Amsterdam geen sancties opgelegd?

Antwoord 4
Zoals bij antwoord 2 aangegeven houdt de ILT geen toezicht op de CAE Oxford Aviation Academy Amsterdam sinds 8 april 2014.

Vraag 5
Deelt u de mening dat winstbelang nooit de kwaliteit van de pilotenopleiding mag bepalen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5
De noodzakelijke kwaliteit van de pilotenopleiding is geborgd door middel van de Europese regelgeving die van toepassing is. Het winstbelang kan en mag er nooit toe leiden dat er sprake is van opleidingen die niet aan de Europese eisen voldoen. Zoals bij antwoord 3 aangegeven is er sprake van Europese eisen en waarop de autoriteit van het land waar de hoofdvestiging van de vliegschool gevestigd is.
Indien een opleiding aanvullende eisen stelt om daarmee de kwaliteit verder te verbeteren en de kansen van de afgestudeerde op de arbeidsmarkt te vergroten en zijn instroom te vergroten, bestaat daar geen bezwaar tegen.

Vraag 6
Denkt u dat het in het artikel geschetste aanbodoverschot van piloten invloed heeft gehad op de keuze van ABN-AMRO om te stoppen met nieuwe leningen voor piloten.

Antwoord 6
ABN-AMRO heeft aangegeven dat onder de huidige omstandigheden deze activiteit niet meer past bij hun productaanbod. In het Financieel Dagblad van 29 februari wordt gemeld dat de slechte arbeidsmarkt voor een piloten een rol heeft gespeeld bij het besluit.

Vraag 7
Op welke wijze kan in de toekomst door toekomstige piloten toch een betrouwbare, betaalbare en toegankelijke opleiding tot piloot worden gevolgd? Wat is daarbij uw rol en wat de rol van de luchtvaartbranche?

Antwoord 7
De minimumkwaliteit van de opleidingen wordt geborgd doordat de opleidingsprogramma's van de vliegopleidingen moeten voldoen aan strenge Europese eisen die in detail zijn uitgewerkt in EASA richtsnoeren. De opleidingsprogramma's van de opleidingen worden goedgekeurd door de ILT die ook toezicht houdt op de kwaliteit van de vliegopleidingen.
Zoals ook in mijn antwoorden op eerdere Kamervragen[2] aangegeven vind ik de toegankelijkheid van de vliegopleiding primair de aangelegenheid van de sector en heb ik daartoe geen specifiek beleid. In de afgelopen jaren zijn er door de sector maatregelen genomen door het beperken van het aantal opleidingsplaatsen, meer transparantie in de markt en de kosten van de opleiding. De sector zal bij het zoeken naar de langere termijn oplossingen rekening moeten houden met de situatie op de arbeidsmarkt.
Ik vind het belangrijk dat er voldoende goed opgeleide piloten beschikbaar blijven voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Daarom zal ik het gesprek faciliteren tussen de betrokken partijen over de toekomst van de vliegopleidingen in Nederland.

[2] Aanhangsel Vergaderjaar 2015–2016, nr. 2020